Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6305**
14. Wahlperiode 19. 06. 2001

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

I. zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/5934 –

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG),

II. zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/5446 –

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG)

III. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 14/5172 Nr. 2.71 –

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten hinsichtlich einer einheitlichen Fahrerbescheinigung
KOM (00) 751 endg; Ratsdok. 13905/00

A. Problem

I. Es gibt zunehmend Probleme im Transportgewerbe durch illegale oder missbräuchliche Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten, die auf Fahrzeugen von Unternehmen aus dem EU/EWR-Raum Transporte durchführen.

II. Es wird auf die vorstehenden Ausführungen zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

III. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat in der EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 vorgeschlagen, die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 mit dem Ziel zu ändern, eine einheitliche Urkunde einzuführen, die bescheinigt, dass der Fahrer eines im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeugs dazu berechtigt ist, das Fahrzeug im Auftrag des Güterkraftverkehrsunternehmers zu führen. Damit soll gewährleistet werden, dass das Vorliegen eines ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern, die in der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit einer Gemeinschaftslizenz führen, durch Kontrollberechtigte aller Mitgliedstaaten geprüft werden kann.

B. Lösung

I. **Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der F.D.P.**

Der Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen vor, die Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen, die Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader, die Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind, die deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten und die Kontrollzuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts- sowie des Arbeitsgenehmigungsrechts von Fahrern aus Drittstaaten.

II. **Erklärung des dem Regierungsentwurf inhaltsgleichen Gesetzentwurfs der Koalitionsfraktionen auf Drucksache 14/5446 für erledigt**

III. **Einstimmige Annahme einer Entschließung zu der EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00**

C. Alternativen

I. Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 14/5934 mit der Beschränkung der sich aus dem neu einzufügenden § 7c Güterkraftverkehrsgesetz ergebenden Verantwortlichkeit des Unternehmers auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit.

II. Keine

III. Keine

D. Kosten

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I. den Gesetzesentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG), Bundestagsdrucksache 14/5934 – mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. In Artikel 1 Nr. 2 wird § 7b Abs. 1 Satz 2 wie folgt geändert:

   a) Vor den Wörtern „amtliche Bescheinigung“ werden die Wörter „auf das jeweilige Fahrpersonal persönlich lautende“ eingefügt;

   b) Die Wörter „jeweils eingesetzte Fahrpersonal“ werden durch die Wörter „in der Bescheinigung genannte Fahrpersonal“ ersetzt.

2. In Artikel 1 wird nach Nummer 3 folgende Nummer 3a eingefügt:

   ‚3a. § 12 Abs. 6 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 wird nach Nummer 2 folgende Nummer 2a eingefügt:

   „2a. § 406 oder § 407 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch,“;

   b) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

   „Das Recht, Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten anzuzeigen, bleibt unberührt.“‘

3. In Artikel 1 Nr. 7 wird in § 21 Abs. 3 nach der Angabe „§ 19 Abs. 1 Nr. 4“ das Komma durch die Angabe „in Verbindung mit § 7 Abs. 2 Satz 2, § 19 Abs. 1 Nr.“ ersetzt.

II. den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/5446 für erledigt zu erklären.

III. die EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 – „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten hinsichtlich einer einheitlichen Fahrerbescheinigung“ – zur Kenntnis zu nehmen und dazu folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag begrüßt den Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates hinsichtlich einer einheitlichen Fahrerbescheinigung. Der Deutsche Bundestag sieht darin eine wirksame Maßnahme, um zu verhindern, dass Fahrer in der Europäischen Gemeinschaft zu Bedingungen beschäftigt werden, die nicht den Vorschriften über Arbeitsbedingungen und Beschäftigungsverhältnisse im Niederlassungsmitgliedstaat des Arbeitgebers entsprechen.

Allerdings sollte eine solche Bescheinigung nur für Staatsangehörige aus Drittstaaten eingeführt werden, die von in der Europäischen Gemeinschaft ansässigen Unternehmen eingesetzt werden. Die Verpflichtung, allen Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten der EU eine Bescheinigung auszustellen, würde einen enormen bürokratischen Aufwand bedeuten, ohne dass dem entsprechende Vorteile gegenüberstünden. Fahrer mit Staatsangehörigkeit aus Mitgliedstaaten können bereits durch ihre Personaldokumente nachweisen, dass sie zur Ausübung einer Beschäftigung in der Gemeinschaft berechtigt sind. Ein dringendes Bedürfnis, in diesen Fällen Nachweis über das Vor-

liegen regulärer Arbeitsbedingungen und Beschäftigungsverhältnisse zu führen, ist bislang nicht erkennbar geworden. Die weitere Entwicklung sollte jedoch in dieser Hinsicht beobachtet werden.“

Berlin, den 18. Juni 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Wilhelm Josef Sebastian**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Wilhelm Josef Sebastian

A. Überweisung

I. Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 14/5934 in seiner 167. Sitzung am 10. Mai 2001 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie den Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung zur Mitberatung überwiesen.

II. Er hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/5446 in seiner 155. Sitzung am 8. März 2001 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie den Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung zur Mitberatung überwiesen.

III. Die EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 wurde am 26. Januar 2001 gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung zur Mitberatung überwiesen.

B. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 14/5934 sowie der inhaltsgleiche Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen auf Drucksache 14/5446 haben zum Ziel, den zunehmenden Problemen im Transportgewerbe durch illegale oder missbräuchliche Beschäftigung von Arbeitnehmern aus Nicht-EU-Staaten, die auf Fahrzeugen von Unternehmen aus dem EU/EWR-Raum Transporte durchführen, entgegenzuwirken. Der Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen folgende Neuerungen vor: die Festlegung der Pflicht des Unternehmers, nur Fahrer einzusetzen, die die Arbeitsgenehmigung im Original mit einer amtlich beglaubigten Übersetzung bzw. ein entsprechendes Negativattest mitführen, die Ausdehnung dieser Verpflichtung auch auf die Verlader, die Verpflichtung der Verlader, nur Unternehmer einzusetzen, die Inhaber einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz sind, die deutliche Erhöhung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen diese in das GüKG aufzunehmenden Pflichten und die Kontrollzuständigkeit des Bundesamtes für Güterverkehr für die Einhaltung der Bestimmungen des Aufenthalts- sowie des Arbeitsgenehmigungsrechts von Fahrern aus Drittstaaten.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat in der EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 vorgeschlagen, die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 mit dem Ziel zu ändern, eine einheitliche Urkunde einzuführen, die bescheinigt, dass der Fahrer eines im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeugs dazu berechtigt ist, das Fahrzeug im Auftrag des Güterkraftverkehrsunternehmers zu führen. Es soll damit in erster Linie sichergestellt werden, dass Unternehmen, die ihren Sitz in der Europäischen Gemeinschaft haben, die Möglichkeit genommen wird, Fahrer aus Drittländern ohne erforderliche Arbeitsgenehmigung einzusetzen.

C. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/5934 in seiner 84. Sitzung am 30. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der CDU/CSU-Fraktion und der PDS-Fraktion gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion. Er hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/5446 einstimmig für erledigt erklärt.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 14/5446 und 14/5934 in seiner 54. Sitzung am 30. Mai 2001 beraten und empfiehlt deren Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der CDU/CSU-Fraktion gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion bei Enthaltung der PDS-Fraktion.

Der **Ausschuss für Arbeit und Sozialordnung** hat die Gesetzentwürfe auf Drucksachen 14/5446 und 14/5934 in seiner 93. Sitzung am 30. Mai 2001 beraten und empfiehlt einstimmig deren Annahme mit Änderungen, die den Änderungsvorschlägen in den Nummern 1, 2 und 4 der Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 14/5934 entsprechen. Er hat die EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 ebenfalls in seiner 93. Sitzung am 30. Mai 2001 beraten und empfiehlt, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

D. Beratungsverlauf und Beratungsergebnis im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlagen in seiner 60. Sitzung am 30. Mai 2001 beraten. Die F.D.P.-Fraktion hat im Ausschuss einen Antrag eingebracht, dem sich die CDU/CSU-Fraktion nach Änderungen angeschlossen hat. Der gemeinsame Antrag von F.D.P.-Fraktion und CDU/CSU-Fraktion lautet:

„Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:

In Artikel 1 wird die Formulierung des § 7c wie folgt geändert:

In Satz 1 wird der Halbsatz „wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer …“ ersetzt durch den Halbsatz „wenn er weiß oder grob fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer …“.

Begründung

Die Verladerhaftung auf der Basis von Fahrlässigkeit geht zu weit. Sie kann höchstens auf Fälle von grober Fahrlässigkeit ausgedehnt werden, wie es die Bundesregierung und die Koalition im Falle illegaler Beschäftigter bei der Bauwirtschaft vorgesehen haben. Es gibt keinen Grund, an die Auftraggeber von Transportleistungen strengere Kriterien anzulegen als an die Bauwirtschaft.“

Zu der EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00 wurde ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen im Ausschuss eingebracht, dessen Inhalt sich aus Abschnitt III. der Beschlussempfehlung ergibt.

Der 15. Ausschuss hat folgende Beschlüsse gefasst:

I. Der **Gesetzentwurf der Bundesregierung** auf Drucksache 14/5934 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen, der CDU/CSU-Fraktion und der PDS-Fraktion gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung (Drucksache 14/5934 S. 12) angenommen.

   Der **gemeinsame Antrag der CDU/CSU- und der F.D.P.-Fraktion** hierzu und zu dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen Drucksache 14/5446 wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der CDU/CSU- und F.D.P.-Fraktion bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS abgelehnt.

II. Der **Gesetzentwurf auf Drucksache 14/5446** wurde für erledigt erklärt.

III. Die **EU-Vorlage Ratsdok. 13905/00** wurde zur Kenntnis genommen und es wurde dazu ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen, dessen Inhalt sich aus Abschnitt III. der Beschlussempfehlung ergibt, einstimmig angenommen

Die **Fraktion der SPD** bekundete, wichtig sei, dass der Unternehmer in die Pflicht genommen werde und auch der Verlader verpflichtet werde. Zum Hintergrund des Gesetzentwurfs merkte sie an, dass es eine Reihe von Unternehmen gebe, die durch die Beschäftigung von illegal arbeitenden Fahrern aus Drittstaaten die in der EU üblichen Marktpreise unterböten, die Preise ruinierten und dadurch die kleinen und mittelständischen Transportunternehmen schädigten. Dies sei von niemandem gewollt. Man verstehe daher die erst jetzt gegen die Festlegung, dass für die Verantwortlichkeit des Unternehmers nach § 7c Güterkraftverkehrsgesetz einfache Fahrlässigkeit ausreichen soll, erhobenen Einwendungen nicht. Wenn der illegalen Beschäftigung von Fahrern mit Erfolg begegnet werden solle, müsse die Verladerhaftung in der vorgesehenen Form im Gesetz geregelt werden; das fahrlässige Nichtwissen müsse mit eingeschlossen bleiben. Nur dann, wenn die Formulierung „fahrlässig“ heiße, könnten alle Gesetzeslücken geschlossen werden. Man wies auch darauf hin, dass gerade die kleinen verladenden Unternehmen einen besseren Einblick hätten, ob sie mit einem Unternehmen zusammenarbeiteten, das illegal arbeitende Fahrer beschäftige.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, dass in § 7c Güterkraftverkehrsgesetz bereits einfache Fahrlässigkeit ausreichen solle, gehe zu weit, weil das logistische Geschehen so komplex sei, dass eine Kontrolle von Spediteur und Fahrer durch den Auftraggeber nicht möglich sei. Das gelte vor allem dann, wenn die Transporte über weite Strecken erfolgten. Wenn ein Auftraggeber wisse, dass sein Auftragnehmer mit illegaler Beschäftigung von Fahrern regelmäßig die üblichen Preise unterbiete, sei er als Mittäter auch mit verantwortlich zu machen, aber man müsse bei der Formulierung des Gesetzes vermeiden, dass sich ein argloser Versender unversehens strafbar mache. Man solle § 7c entsprechend der Regelung im Baubereich formulieren und die Verantwortlichkeit auf die Fälle des Wissens und des grob fahrlässigen Nichtwissens beschränken. Dadurch seien die Fälle der leichten Fahrlässigkeit ausgeschlossen, aber die relevanten Fälle würden erfasst.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** meinte, letztlich gehe es darum, die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze bei der Beschäftigung auf die gesamte Transportkette auszudehnen. Dies sei am sichersten gewährleistet, wenn nicht nur der Spediteur in die Verantwortung genommen werde, sondern auch der Auftraggeber, sofern er die Möglichkeit habe, Kenntnis von Unregelmäßigkeiten beim Einsatz von Fahrern zu erhalten. Auch wenn es zu einer vertraglichen Überwälzung des Risikos komme, erfülle dies bereits den Zweck des Gesetzes; jeder Spediteur werde sich überlegen, ob er die ihm durch den Transportvertrag allein übertragene Haftung auf sich nehme. Jede Abschwächung der Verantwortlichkeiten verhindere die Wirksamkeit des Gesetzes. Den Verladern würden keine konkreten Handlungspflichten auferlegt, sondern es werde verlangt, dass sie offensichtliche Verdachtsmomente nicht ignorierten. Es sei Aufgabe der Gerichte, im Einzelfall die Schwere der Fahrlässigkeit festzustellen und dies bei der Bemessung des Strafmaßes zu berücksichtigen.

Die **Fraktion der F.D.P.** wies darauf hin, dass auch in dem Gesetz zur illegalen Beschäftigung in der Bauwirtschaft die Verantwortlichkeit mindestens „grobe Fahrlässigkeit“ voraussetze. Gute Argumente sprächen dafür, denselben Fahrlässigkeitsgrad auch im Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr vorzusehen. Ihre Kritik entzünde sich daran, dass in der vorliegenden Fassung des Gesetzentwurfs auch die einfache Fahrlässigkeit zu Sanktionen führen könne. Das dürfe nicht sein, weil der Aufwand zur Überprüfung durch den Auftraggeber unverhältnismäßig sei und weil zu befürchten sei, dass die Haftung für den ordnungsgemäßen Einsatz von Fahrern durch eine geeignete Vertragsgestaltung wieder auf den Auftragnehmer zurückverlagert werden würde. Die Bundesregierung sei die Antwort auf die Frage schuldig geblieben, warum bei der illegalen Beschäftigung in der Bauwirtschaft die grobe Fahrlässigkeit im Gesetz der Maßstab sei und bei der gleichen Tatbestandssituation im Güterkraftverkehr die leichte Fahrlässigkeit ausreichen solle.

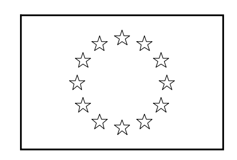
Die **Fraktion der PDS** erklärte, die Ausführungen der Koalitionsfraktionen hätten sie überzeugt.

E. Begründung der Einzelvorschriften

Wegen der Begründung der Einzelvorschriften wird auf die Begründung zu dem Gesetzentwurf und auf die Begründungen zu den Nummern 1, 2 und 4 der Stellungnahme des Bundesrates sowie auf die Gegenäußerung der Bundesregierung verwiesen.

Berlin, den 18. Juni 2001

Wilhelm Josef Sebastian
Berichterstatter



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 22.11.2000
KOM(2000) 751 endgültig

2000/0297 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten hinsichtlich einer einheitlichen Fahrerbescheinigung

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A Einleitung

1. Mit diesem Vorschlag wird die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (im folgenden „die Verordnung“) mit dem Zweck geändert, eine einheitliche Urkunde einzuführen, die bescheinigt, dass der Fahrer eines im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeugs dazu berechtigt ist, das Fahrzeug im Auftrag des Güterkraftverkehrsunternehmers zu führen. Die Kommission hatte diese vorgeschlagene Änderung bereits in der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat „Ein sichererer, wettbewerbs- und leistungsfähiger Straßenverkehr: ein Ziel für die Gemeinschaft“[1] angekündigt.

2. Die Verordnung schreibt derzeit eine einheitliche Lizenz auf Gemeinschaftsebene vor, mit der bescheinigt wird, dass der Inhaber gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und des betreffenden Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist. Nach der Verordnung ist der Besitz dieser Gemeinschaftslizenz Voraussetzung für die grenzüberschreitende Beförderung, sie muss im Fahrzeug mitgeführt werden und ist Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

   Anhand dieser gemeinschaftsweit einheitlichen Lizenz können Kontrollberechtigte der Mitgliedstaaten ihre Überwachungsaufgaben bei Straßenkontrollen auf unkomplizierte und wirksame Weise durchführen und prüfen, ob ein Verkehrsunternehmer tatsächlich zur Durchführung grenzüberschreitender Transporte berechtigt ist.

3. Es gibt demgegenüber keine entsprechende Urkunde, mit der bescheinigt wird, dass der Fahrer (des von der Gemeinschaftslizenz erfassten Fahrzeugs) tatsächlich berechtigt ist, dieses im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eingesetzte Fahrzeug zu führen. Dies hat zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung und infolgedessen in breitem Umfang zu einem regelwidrigen Einsatz von Fahrern geführt.

B Konsultation

4. Um zu ermitteln, inwieweit die regelwidrige Beschäftigung von Fahrern und die Durchsetzung den Kontrollbeamten Probleme verursachen, hat die Kommission im August 1999 eine Erhebung unter den Mitgliedstaaten durchgeführt, deren Ergebnisse in Sitzungen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten und den Sozialpartnern im Straßengüterverkehr erörtert wurden. Die Sozialpartner sind innerhalb des „Ausschusses für den sektoralen Dialog im Straßenverkehr“ organisiert.

5. Diese Erhebung hat gezeigt, dass eine zunehmende Zahl von regelwidrig beschäftigten Fahrern, häufig von außerhalb der Gemeinschaft, im innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen aus der Gemeinschaft

---

[1] KOM(2000) 364 endg.

eingesetzt werden. Häufig wird der reguläre Fahrer aus einem EU-Mitgliedstaat an der Grenze seines Staates von einem regelwidrig beschäftigten Fahrer abgelöst, der dann die innergemeinschaftliche Fahrt mit dem Fahrzeug durchführt. Diese Fahrer erhalten niedrige Schwarzmarktlöhne und ihre Arbeitsbedingungen unterliegen nicht der Kontrolle der Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten sind allgemein der Ansicht, dass der Einsatz solcher Fahrer auf Fahrzeugen, die in der Gemeinschaft zugelassen sind, ein erhebliches Problem darstellt und eine Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor bewirkt.

6. Möglich ist dies, weil die Beschäftigungsverhältnisse im allgemeinen nur in dem Mitgliedstaat wirksam überprüft werden können, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer seinen Sitz hat. Weil die Mitgliedstaaten die Einhaltung der nationalen Vorschriften nur im jeweils eigenen Staatsgebiet durchsetzen können, haben sie nur begrenzte Möglichkeiten zur Überwachung ihrer Fahrzeuge, die in anderen EU-Mitgliedstaaten von regelwidrig beschäftigten Fahrern gefahren werden; dessen sind sich die Mitgliedstaaten bewusst. Die Mitgliedstaaten weisen auch darauf hin, dass es in Ermangelung einer einheitlichen Urkunde, die die Ordnungsmäßigkeit des Beschäftigungsverhältnisses bescheinigt, für die Kontrollberechtigten auch so gut wie unmöglich ist festzustellen, ob der Fahrer eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedstaat berechtigt ist, das Fahrzeug nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist, zu führen. Die Unkenntnis der einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften anderer Mitgliedstaaten und die Vielfalt der Urkunden und Sprachen, in denen diese abgefasst sind, verhindern derzeit eine wirksame Überwachung. Ohne Möglichkeiten einer wirksamen Überwachung sehen sich die Mitgliedstaaten meist nicht nur nicht in der Lage, gegen Verstöße seitens ihrer nationalen Güterkraftverkehrsunternehmer vorzugehen, sondern sind auch außer Stande, Maßnahmen gegen die Fahrer zu verhängen, die in ihrem Staatsgebiet unter Umgehung der Rechtsvorschriften anderer Mitgliedstaaten tätig sind.

7. Wie sich bei der Erhebung und in anschließenden Erörterungen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten gezeigt hat, würden es die Mitgliedstaaten begrüßen, zu der Prüfung befugt zu sein, ob ein Fahrer von dem Mitgliedstaat, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist, berechtigt wurde, das Fahrzeug im Auftrag des Güterkraftverkehrsunternehmers zu führen.

8. Die Sozialpartner sind sich außerdem einig, dass eine wirksamere Durchsetzung der Vorschriften erfolgen sollte, da die jetzige Situation ihrer Meinung nach den Wettbewerb zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen, die über Möglichkeiten zur regelwidrigen Beschäftigung von Fahrern verfügen, und solchen, bei denen dies nicht der Fall ist, verzerrt. Bei den Güterkraftverkehrsunternehmern, die über die Möglichkeit zur Beschäftigung solcher Fahrer verfügen, handelt es sich meist um recht große Unternehmen, die regelmäßig grenzüberschreitende Transporte abwickeln, wohingegen überwiegend im Inland tätige oder kleinere Unternehmen Schwierigkeiten haben, solche Praktiken zu übernehmen.

9. Außer auf die Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen (und möglicherweise sogar zwischen Verkehrsträgern) haben die Mitgliedstaaten auch darauf hingewiesen, dass die Beschäftigungsbedingungen von regelwidrig beschäftigten Fahrern in der Regel äußerst unzureichend sind, sodass diese Fahrer beispielsweise längere Zeit unter schlechten Arbeitsbedingungen in der

Fahrerkabine ihres Fahrzeugs „wohnen“. Dies ist wiederum im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit bedenklich.

10. Die Mitgliedstaaten begrüßen überwiegend eine gemeinschaftsweite Lösung, die es den zuständigen Behörden ermöglicht, auf einfache aber schlüssige Weise, beispielsweise anhand einer Fahrerbescheinigung, wirksam gegen den Einsatz regelwidrig beschäftigter Fahrer vorzugehen.

C Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage ist in Artikel 71 EG-Vertrag ausdrücklich vorgegeben (Mitentscheidungsverfahren).

D Zielsetzung und Geltungsbereich

11. Der Vorschlag soll gewährleisten, dass das Vorliegen eines ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern, die in der Gemeinschaft zugelassene Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit einer Gemeinschaftslizenz führen, durch Kontrollberechtigte aller Mitgliedstaaten geprüft werden kann, indem eine einheitliche Urkunde, die Fahrerbescheinigung, auf Gemeinschaftsebene eingeführt wird.

12. Aufgrund der Verordnung unterliegt der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr bereits einer Gemeinschaftslizenz. Die vorgeschlagene Änderung schreibt vor, dass der Fahrer des für die grenzüberschreitende Beförderung eingesetzten Fahrzeugs zusätzlich zur Gemeinschaftslizenz auch eine Fahrerbescheinigung besitzt. Ist der Fahrer mit dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz identisch, was bei selbstständigen Fahrern der Fall ist, reicht demgegenüber die Gemeinschaftslizenz aus. Damit ist der Geltungsbereich der Fahrerbescheinigung eindeutig und zweifelsfrei bestimmt. Die Überwachung ist auf einfache Weise möglich, da Kontrollen grenzüberschreitender Transporte im Hinblick auf die Einhaltung der Verordnung bereits gut eingespielt sind.

13. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats stellen jedem Güterkraftverkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist, die Fahrerbescheinigung für jeden (für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzten) Fahrer aus, der von dem Unternehmen rechtmäßig beschäftigt oder dem Unternehmen, z.B. von einer Zeitarbeitsfirma (sofern vom Niederlassungsmitgliedstaat erlaubt), rechtmäßig zur Verfügung gestellt wird. Arbeitet ein Fahrer für mehrere verschiedene Güterkraftverkehrsunternehmer, die Inhaber jeweils eigener Gemeinschaftslizenzen sind, muss jeder Unternehmer eine Fahrerbescheinigung der zuständigen Behörden einholen. Die Fahrerbescheinigung ist nur für diejenigen Fahrer erforderlich, die grenzüberschreitende Beförderungen im Rahmen der Gemeinschaftslizenz durchführen. Weder Fahrer, die Beförderungen im Inland durchführen, noch Fahrer, die nicht der Gemeinschaftslizenz unterliegende grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, benötigen eine Fahrerbescheinigung.

14. Ein Hinweis auf die Zahl der künftig eventuell auszustellenden Fahrerbescheinigungen lässt sich daraus ableiten, dass 1998 von 14 Mitgliedstaaten

insgesamt 113.412 Gemeinschaftslizenzen auf Grund der Verordnung erteilt wurden[2]. Gemäß der Verordnung ist die Gemeinschaftslizenz in den Geschäftsräumen des Unternehmers aufzubewahren, eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss jedoch in jedem Fahrzeug für die grenzüberschreitende Beförderung mitgeführt werden. 1998 wurden insgesamt 564.421 beglaubigte Abschriften ausgestellt. Dies stellt allerdings nur einen Schätzwert für die Zahl der auszustellenden Fahrerbescheinigungen dar, weil selbstständige Fahrer keine Fahrerbescheinigung benötigen. Außerdem stellt eine Reihe von Mitgliedstaaten keine getrennte Genehmigungen für den Zugang zum Inlandsmarkt mehr aus. Diese Mitgliedstaaten stellen ihren Güterkraftverkehrsunternehmen stattdessen internationale Gemeinschaftslizenzen aus, auch wenn diese Unternehmen nur Inlandsbeförderungen durchführen (und daher die künftigen Fahrerbescheinigungen für ihre Fahrer nicht benötigen).

15. Mit der Fahrerbescheinigung wird lediglich bestätigt, dass die für die Beschäftigung von Fahrern einschlägigen Rechts- und Verwaltungsbestimmungen des Mitgliedstaats eingehalten wurden, sodass die Details der Durchführung weitgehend im Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten liegen. Die Einführung der Fahrerbescheinigung auf Gemeinschaftsebene kann daher rasch erfolgen, da keine Harmonisierung von Sozialgesetzen oder -vorschriften bezüglich der Beschäftigung von Drittstaatsangehörigen erforderlich ist. Es ist Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, die Umsetzung auf eine solche Weise vorzunehmen, dass möglichst wenig Verwaltungsaufwand verursacht wird. Die Mitgliedstaaten könnten sich z.B. an bereits geltenden nationalen Vorschriften orientieren. Beispielsweise könnte eine Fahrerbescheinigung automatisch ausgestellt werden, wenn der Fahrer bereits Inhaber einer entsprechenden nationalen Urkunde ist, etwa eines Sozialversicherungsausweises oder einer bestehenden nationalen Fahrer-bescheinigung.

E Einzelbestimmungen

16. Es werden die folgenden Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 vorgeschlagen (eine Gegenüberstellung der vorgeschlagenen Änderungen und der geltenden Bestimmungen ist ebenfalls beigefügt).

17. Artikel 1 dient der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92:

– In Absatz 1 zur Änderung des Artikels 2 wird der Begriff „Fahrer“ im Sinne der geänderten Verordnung definiert.

– Absatz 2 Buchstabe a) zur Änderung des Artikels 3 bestimmt, dass der grenzüberschreitende Verkehr nicht nur der Gemeinschaftslizenz unterliegt, sondern darüber hinaus auch eine Fahrerbescheinigung erfordert, wenn der Inhaber der Gemeinschaftslizenz nicht mit dem Fahrer identisch ist.

---

[2] Gemäß Artikel 10 der Verordnung haben die Mitgliedstaaten der Kommission die Zahl der Güterkraftverkehrsunternehmer, denen eine Gemeinschaftslizenz erteilt wurde, und die Zahl der beglaubigten Abschriften (entspricht der Zahl der Fahrzeuge) mit Stand vom 31. Dezember jeden Jahres mitzuteilen. Lediglich Frankreich hat die entsprechenden Angaben für 1998 nicht übermittelt.

– Absatz 2 Buchstabe b) zur Änderung des Artikels 3 bestimmt, dass die Fahrerbescheinigung dem Güterkraftverkehrsunternehmer ausgestellt wird, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist. Danach dürfen die Behörden dem Güterkraftverkehrsunternehmer nur Fahrerbescheinigungen für Fahrer ausstellen, die von ihm tatsächlich in dem betreffenden Mitgliedstaat beschäftigt oder ihm in diesem Mitgliedstaat rechtmäßig als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt werden. Mit der zweiten Bestimmung werden Fälle abgedeckt, in denen ein Unternehmer Fahrer von Zeitarbeitsfirmen auf Zeitvertragsbasis beschäftigt oder ihm die Fahrer zeitweilig von anderen Güterkraftverkehrsunternehmen überlassen werden. Es ist jedoch Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, hinsichtlich der Durchführung der Verordnung festzulegen, was genau unter die rechtmäßige Zurverfügungstellung fällt, da sich die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsbestimmungen in den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden. So ist es beispielsweise in einigen Mitgliedstaaten erlaubt, Fahrer mit Zeitarbeitsverträgen zu beschäftigen, in anderen jedoch nicht.

– Nach Absatz 3 zur Änderung des Artikels 4 wird mit der Fahrerbescheinigung lediglich bestätigt, dass der Fahrer das Fahrzeug, für das die Gemeinschaftslizenz gilt, in dem Mitgliedstaat, der die Fahrerbescheinigung ausgestellt hat, führen darf. Die Fahrerbescheinigung als solche schafft somit keine Rechte für den Fahrer und überträgt ihm keine Rechte, wenn er in anderen Mitgliedstaaten tätig ist.

– Durch Absatz 4 Buchstabe a) zur Änderung des Artikels 5 wird der Wortlaut des jetzigen Artikels 6 der Verordnung zwecks größerer Deutlichkeit in einen neuen Absatz 5 von Artikel 5 übertragen.

– In Absatz 5 zur Änderung des Artikels 6 werden detaillierte Bestimmungen für die Ausstellung der Fahrerbescheinigung durch die Mitgliedstaaten festgelegt. Diese Bestimmungen sehen folgendes vor:

1. Die Fahrerbescheinigung wird von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ausgestellt, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist.

2. Die Fahrerbescheinigung wird auf Antrag des Güterkraftverkehrsunternehmers für jeden Fahrer ausgestellt, der Fahrzeuge für dieses Unternehmen führt. Die Mitgliedstaaten dürfen Fahrerbescheinigungen nur für Fahrer ausstellen, die von dem Güterkraftverkehrsunternehmer gemäß den einschlägigen einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften rechtmäßig beschäftigt oder ihm als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten dürfen Fahrerbescheinigungen nur ausstellen, wenn die Fahrer gemäß dieser einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften berechtigt sind, Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet für die betreffenden Güterkraftverkehrsunternehmen zu führen. Mit anderen Worten dürfen die Mitgliedstaaten beispielsweise keine Fahrerbescheinigungen unter der Bedingung ausstellen, dass der Fahrer nur im Ausland eingesetzt wird.

3. Das Muster der Fahrerbescheinigung ist dem Vorschlag als Anhang beigefügt. Die Fahrerbescheinigung ist in ihrer Gestaltung eng an die Gemeinschaftslizenz nach der geltenden Verordnung angelehnt. Damit soll auch der enge Zusammenhang zwischen beiden Urkunden sichtbar gemacht werden. Die Fahrerbescheinigung wird, wie bereits die Gemeinschaftslizenz, auf Papier ausgestellt und nicht beispielsweise als Plastikkarte. Dies geschieht aus mehreren Gründen: Erstens kann die Ausstellung auf Papier schneller erfolgen. Plastikkarten werden im allgemeinen nur von einer zentralen Stelle ausgestellt (was Verzögerungen verursacht), wohingegen Formulare auf Papier so gut wie sofort von den Behörden ausgestellt werden können. Die Güterkraftverkehrsunternehmen haben ein Interesse daran, Fahrer kurzfristig (d.h. ohne lange Vorlauffristen) beschäftigen zu können, sodass die

zuständigen Behörden in der Lage sein sollten, diesem Erfordernis durch eine zügige Ausstellung der Fahrerbescheinigung nachzukommen. Zweitens werden Fahrer unter Umständen nur für kurze Zeit beschäftigt oder wechseln häufig den Arbeitgeber, was die Ausgabe von Plastikkarten zu umständlich und zu teuer machen würde.

Im Interesse der Betrugsbekämpfung werden die Mitgliedstaaten alle notwendigen Schritte zu treffen haben, um die Fälschung von Fahrerbescheinigungen auszuschließen.

4. Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Güterkraftverkehrsunternehmers, wird aber dem Fahrer zur Verfügung gestellt, damit er sie den Kontrollbefugten vorzeigen kann.

5. Der ausstellende Mitgliedstaat kann die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung festlegen, um eine flexible Anwendung zu ermöglichen. Beispielsweise kann die Dauer von Beschäftigungsverträgen variieren oder die Mitgliedstaaten können die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung, etwa bei unbefristeten Arbeitsverträgen, an die Geltungsdauer anderer Urkunden (z.B. Sozialversicherungsausweise) knüpfen. Eine Fahrerbescheinigung kann mit einer Geltungsdauer von höchstens fünf Jahren ausgestellt werden. Sie kann verlängert werden, gilt aber nur so lange, wie die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind; der Güterkraftverkehrsunternehmer muss sie bei Wegfall dieser Bedingungen unverzüglich an die ausstellende Behörde zurückzugeben.

– Absatz 6 zur Änderung des Artikels 7 verpflichtet die Mitgliedstaaten, regelmäßig zu prüfen, ob die Bedingungen, unter denen eine Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind. Da die Mitgliedstaaten das Recht haben, die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung selbst festzulegen, können keine genauen Fristen für die Prüfung der Einhaltung dieser Bedingungen angegeben werden. Diese Pflicht zur regelmäßigen Prüfung der Beschäftigungsbedingungen hindert die Mitgliedstaaten jedoch daran, eine Fahrerbescheinigung ohne ordnungsgemäße Prüfung automatisch zu verlängern.

– Durch Absatz 7 wird der geltende Artikel 8 über Verstöße geändert, um der Einführung der Fahrerbescheinigung Rechnung zu tragen.

– Durch Absatz 8 wird der geltende Artikel 9 über das Recht des Güterkraftverkehrsunternehmers, Rechtsmittel gegen Entscheidungen der zuständigen Behörden einzulegen, geändert, um der Einführung der Fahrerbescheinigung Rechnung zu tragen.

– In Absatz 9 wird bestimmt, dass das einheitliche Muster der Fahrerbescheinigung im Anhang des Vorschlags der geltenden Verordnung als Anhang III angefügt wird.

18. Artikel 2 bestimmt, dass die Mitgliedstaaten der Kommission die entsprechenden Durchführungsmaßnahmen mitteilen.

19. In Artikel 3 wird das Datum für die Durchführung der Änderungen festgesetzt.

F Rechtfertigung einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene

20. Der Vorschlag entspricht dem Subsidiaritätsprinzip hinsichtlich dessen beiden Kriterien der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit, wie sie in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegt sind.

21. Die Notwendigkeit einer Maßnahme auf Gemeinschaftsebene wird durch die Tatsache begründet, dass die vorgeschlagene Maßnahme ein Problem betrifft, das im Rahmen der geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften auftritt, nämlich beim grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit einer Gemeinschaftslizenz. Nur die Einführung einer gemeinschaftsweit einheitlichen Urkunde in Form einer Fahrerbescheinigung wird es den Kontrollberechtigten der Mitgliedstaaten ermöglichen, das Vorliegen eines ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern wirksam zu prüfen, die Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der Gemeinschaft führen.

22. Der Vorschlag entspricht dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit, insoweit die dadurch eingeführte Fahrerbescheinigung von den Mitgliedstaaten jeweils gemäß ihren einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt wird.

2000/0297 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten hinsichtlich einer einheitlichen Fahrerbescheinigung

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission[3],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[4],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[5],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[6],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten[7], ist der innergemeinschaftliche Verkehr von allen mengenmäßigen Beschränkungen befreit, sofern eine einheitliche Gemeinschaftsbescheinigung ausgestellt wurde.

(2) Das Fehlen eines solchen einheitlichen Dokuments, mit dem bescheinigt wird, dass die Fahrer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenz führen dürfen, hat zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Kontrolle durch die mit der Durchsetzung beauftragten Stellen geführt.

(3) Da es keine einheitliche Fahrerbescheinigung gibt, ist es den mit der Durchsetzung beauftragten Stellen in den Mitgliedstaaten nicht möglich festzustellen, ob der Fahrer eines Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit einer Gemeinschaftslizenz, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, nach den

---

[3] ABl. C , , S. .
[4] ABl. C , , S. .
[5] ABl. C , , S. .
[6] ABl. C , , S. .
[7] ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1; Verordnung geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens.

Rechtsvorschriften des letzteren Mitgliedstaats zum Führen des Fahrzeugs berechtigt ist.

(4) Angesichts dieser Schwierigkeiten bei der Kontrolle wird das Beschäftigungsverhältnis von Fahrern im allgemeinen nur in dem Mitgliedstaat überprüft, in dem der Arbeit gebende Güterkraftverkehrsunternehmer seinen Sitz hat.

(5) Die fehlende Möglichkeit einer Kontrolle des Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Unternehmer ansässig ist, hat zu einer Marktlage geführt, in der Fahrer regelwidrig und ausschließlich im grenzüberschreitenden Verkehr außerhalb des Mitgliedstaats, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer ansässig ist, beschäftigt werden, um die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Unternehmer ansässig ist und der dem Unternehmer die Gemeinschaftslizenz erteilt hat, zu umgehen.

(6) Werden solche regelwidrig beschäftigten Fahrer eingesetzt, geschieht dies häufig zu abträglichen Bedingungen und zu Löhnen, die schwerwiegende Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit begründen.

(7) Diese systematische Umgehung einzelstaatlicher Rechtsvorschriften hat zu einer ernst zu nehmenden Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Güterkraftverkehrsunternehmern, die solches praktizieren, und Unternehmern, die weiterhin nur rechtmäßig beschäftigte Fahrer einsetzen, geführt.

(8) Den kontrollberechtigten Stellen der Mitgliedstaaten ist es nicht möglich, die Arbeitsbedingungen dieser regelwidrig eingesetzten Fahrer zu kontrollieren.

(9) Nur ein einheitliches Dokument wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, sich zu vergewissern, dass die Fahrer rechtmäßig beschäftigt oder dem Güterkraftverkehrsunternehmer, der für die grenzüberschreitende Güterbeförderung verantwortlich ist, rechtmäßig als Arbeitskraft zur Verfügung stehen.

(10) Diese Verordnung berührt nicht die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft über die Freizügigkeit¸ den Wohnsitz und den Zugang zu einer Tätigkeit als abhängig Beschäftigter.

(11) Die Mitgliedstaaten sind nur unzureichend imstande, gemäß der in Artikel 5 des Vertrags verankerten Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit die verfolgten Ziele zu erreichen, insbesondere die Einführung einer einheitlichen Fahrerbescheinigung, so dass diese Ziele wegen der Skalenvorteile am besten auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden sollten. Diese Verordnung ist auf den Mindestaufwand zur Erreichung dieser Ziele beschränkt und geht nicht über das für diesen Zweck Notwendige hinaus.

(12) Die Mitgliedstaaten benötigen Zeit für den Druck und die Verteilung der neuen Fahrerbescheinigung; diese Verordnung ist daher erst nach einer ausreichenden Frist anzuwenden, die den Mitgliedstaaten für die Annahme der zu ihrer Durchführung erforderlichen Maßnahmen eingeräumt wird

(13) Es sollte ausdrücklich bestätigt werden, dass die Mitgliedstaaten verlangen können, dass ein Fahrzeug, für welches sie eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz ausstellen, in ihrem Hoheitsgebiet registriert ist.

(14) Die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 sollte entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Gedankenstrich hinzugefügt:

   „– ‚Fahrer‘: die Person, die ein Fahrzeug führt oder in diesem Fahrzeug befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können;“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

   (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

   “(1) Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung mit einer Fahrerbescheinigung, es sei denn, der Fahrer ist mit dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz identisch.“ .

   (b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

   “(3) Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 jedem Güterkraftverkehrsunternehmer ausgestellt, der

   – Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und der

   – in diesem Mitgliedstaat Fahrer gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften dieses Mitgliedstaats rechtmäßig beschäftigt oder Fahrer einsetzt, die ihm rechtmäßig als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt werden.“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

   <u>*"Artikel 4*</u>

   1. Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 ersetzt - soweit es vorhanden ist - das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellte Dokument, in dem bescheinigt wird, dass der Transportunternehmer zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt zugelassen ist.

   Sie ersetzt für die unter diese Verordnung fallenden Beförderungen auch die gemeinschaftlichen bzw. die unter Mitgliedstaaten ausgetauschten bilateralen Genehmigungen, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erforderlich sind.

   “(2) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 bestätigt, dass der Fahrer des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Verkehr mit Gemeinschaftslizenz gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats von Rechts wegen befugt ist, das Fahrzeug in diesem Mitgliedstaat zu führen.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

   (a) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

“(5) Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann erneuert werden.“

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz auf Antrag eine Fahrerbescheinigung für jeden Fahrer aus, der vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats rechtmäßig beschäftigt oder ihm als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt wird. Mit der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer in dem ausstellenden Mitgliedstaat ein Fahrzeug im Auftrag des Inhabers der Gemeinschaftslizenz, dem die Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, führen darf.

(3) Die Fahrerbescheinigung muss dem Muster in Anhang III entsprechen; in diesem Anhang ist auch die Verwendung der Fahrerbescheinigung geregelt. Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Schritte, um die Fälschung von Fahrerbescheinigungen auszuschließen.

(4) Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Güterkraftverkehrsunternehmers, der sie dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr mit einer dem Güterkraftverkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Eine beglaubigte Abschrift der Fahrerbescheinigung ist in den Geschäftsräumen des Güterkraftverkehrsunternehmers aufzubewahren. Die Fahrerbescheinigung ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.

(5) Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird vom ausstellenden Mitgliedstaat festgesetzt; sie beträgt höchstens fünf Jahre. Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass der Güterkraftverkehrsunternehmer sie bei Wegfall dieser Bedingungen unverzüglich der ausstellenden Behörde zurückgibt.“

6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Bei Vorlage eines Antrags auf Erteilung einer Gemeinschaftslizenz und spätestens fünf Jahre nach der Erteilung sowie im weiteren Verlauf mindestens alle fünf Jahre prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob der Transportunternehmer die Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 erfüllt bzw. weiterhin erfüllt.

“(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats prüfen regelmäßig, ob die Bedingungen von Artikel 3 Absatz 3, unter denen eine Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind.“

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

1. Sind die in Artikel 3 Absatz 2 beziehungsweise Absatz 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz beziehungsweise der Fahrerbescheinigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab.

2. Die zuständigen Behörden entziehen die Gemeinschaftslizenz beziehungsweise die Fahrerbescheinigung, wenn der Inhaber

– die Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 beziehungsweise Absatz 3 nicht mehr erfüllt;

– zu Tatsachen, die für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz beziehungsweise der Fahrerbescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

3. Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen gegen die Beförderungsbestimmungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Transportunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, insbesondere zeitweilig und/oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen und Fahrerbescheinigungen aufheben. Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend die vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Zuwiderhandlung ist und über wie viele beglaubigte Abschriften er für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.

“4. Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Güterkraftverkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat,

– die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen aussetzen,

– Fahrerbescheinigungen entziehen,

– zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen auferlegen, um einen Missbrauch zu verhindern,

– zeitweilig und/oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen.

Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend die vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Zuwiderhandlung ist.“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

"Artikel 9

1. Die Mitgliedstaaten garantieren, dass jeder, der eine Gemeinschaftslizenz beantragt oder besitzt, gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm die Lizenz verweigert oder entzogen wird, Berufung einlegen kann.

“2. Die Mitgliedstaaten garantieren, dass jeder Inhaber einer Gemeinschaftslizenz gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm eine Fahrerbescheinigung verweigert oder entzogen wird oder die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen zusätzlichen Bedingungen unterworfen wird, Rechtsmittel einlegen kann.“

9. Der Anhang dieser Verordnung wird als Anhang III angefügt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen mit.

Artikel 3

Die Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt ab [einem Jahr] nach ihrem Inkrafttreten.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*

ANHANG

ANHANG III

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

(a)

(Farbe: rosa - Format DIN A4)

(Erste Seite der Bescheinigung)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Bescheinigung ausstellt)

Staat, der die Bescheinigung ausstellt Unterscheidungszeichen (1)	Bezeichnung der zuständigen Behörde oder Stelle

FAHRERBESCHEINIGUNG Nr. . . . . .

für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr

Hiermit wird bescheinigt, dass der folgende Fahrer: ………………………………………(2)

berechtigt ist, in dem Mitgliedstaat, der die Bescheinigung ausgestellt hat, für

(3) ....

ein Fahrzeug auf allen Verkehrsverbindungen für die Wegstrecken im Gebiet der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 zu führen.

Besondere Bemerkungen:...

....

Diese Bescheinigung gilt vom .... bis zum ....

Ausgestellt in ...., den ....

....

(4)

(1) Unterscheidungszeichen: (A) Österreich, (B) Belgien, (DK) Dänemark, (D) Deutschland, (GR) Griechenland, (E) Spanien, (F) Frankreich, (FIN) Finnland, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (NL) Niederlande, (P) Portugal, (S) Schweden, (UK) Vereinigtes Königreich.

(2) Angaben zur Person des Fahrers: Familienname, Vornamen, Geburtsdatum und -ort, Staatsangehörigkeit, Passnummer

(3) Name oder Firma und vollständige Anschrift des Güterkraftverkehrsunternehmers.

(4) Unterschrift und Dienstsiegel der ausstellenden zuständigen Behörde oder Stelle

(Zweite Seite der Bescheinigung)

(Wortlaut in der, in den oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, der die Bescheinigung ausstellt)

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Bescheinigung wird gemäß der geltenden Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Gütekraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ausgestellt.

Es wird bescheinigt, dass der hier genannte Fahrer in dem Mitgliedstaat, der die Bescheinigung ausstellt, berechtigt ist, ein Fahrzeug(1) im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Auftrag des Güterkraftverkehrsunternehmers zu führen, dem die Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 881/92 erteilt wurde.

Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Güterkraftverkehrsunternehmers, der sie dem hier genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit einer dem Güterkraftverkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Die Fahrerbescheinigung ist nicht übertragbar. Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind; sie ist bei Wegfall dieser Bedingungen unverzüglich vom Güterkraftverkehrsunternehmer an die ausstellende Behörde zurückzugeben.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der sie ausgestellt hat, insbesondere dann entzogen werden, wenn der Güterkraftverkehrsunternehmer

- nicht alle Bedingungen für die Verwendung der Bescheinigung erfüllt,

- zu Tatsachen, die für die Ausstellung bzw. Erneuerung der Bescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.

Eine beglaubigte Abschrift der Bescheinigung ist vom Güterkraftverkehrsunternehmer aufzubewahren.

Das Original der Bescheinigung ist im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollberechtigten vom Fahrer auf Verlangen vorzuzeigen.

(1) Fahrzeug ist jedes in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassene Kraftfahrzeug oder jede Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung bestimmt sind.

ANHANG

Gegenüberstellung

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

VERORDNUNG (EWG) Nr. 881/92 DES RATES vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten	**Vorgeschlagene Änderungen**
DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN - [Erwägungsgründe] HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:	Keine Änderung
Artikel 1 (1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken. (2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung für die in dem Mitgliedstaat, in dem die Be- oder Entladung stattfindet, zurückgelegte Wegstrecke, sobald das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland geschlossen ist. (3) Bis zum Abschluss von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern werden folgende Vorschriften von dieser Verordnung nicht berührt: - die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und den jeweiligen Drittländern enthaltenen Vorschriften über die in Absatz 2 genannten Beförderungen. Die Mitgliedstaaten bemühen sich jedoch um eine Anpassung dieser Abkommen, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen gemeinschaftlichen Transport-unternehmern gewahrt bleibt;	**Artikel 1** Keine Änderung

- die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten enthaltenen Vorschriften über die in Absatz 2 genannten Beförderungen, die es aufgrund bilateraler Genehmigungen oder einer freizügigen Regelung gestatten, dass Be- oder Entladungen in einem Mitgliedstaat auch von Transportunternehmen durchgeführt werden, die nicht in diesem Mitgliedstaat niedergelassen sind.	
Artikel 2 Im Sinne dieser Verordnung gelten als – "Fahrzeug": ein in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeforderung bestimmt sind; Keine Bestimmung – "grenzüberschreitender Verkehr": – Fahrten eines Fahrzeugs mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, – Fahrten eines Fahrzeugs mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet, – Fahrten eines Fahrzeugs zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, – Leerfahrten in Verbindung mit diesen Beförderungen.	**Artikel 2** – „Fahrer“: die Person, die ein Fahrzeug führt oder in diesem Fahrzeug befördert wird, um es bei Bedarf führen zu können; Keine Änderung
Artikel 3 (1) Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz. (2) Die Gemeinschaftslizenz wird von einem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 5 und 7	**Artikel 3** (1) Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz in Verbindung mit einer Fahrerbescheinigung, es sei denn, der Fahrer ist mit dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz identisch. Keine Änderung

jedem gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmer erteilt, der – in einem Mitgliedstaat (nachstehend "Niederlassungsmitgliedstaat" genannt) gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist; – in diesem Mitgliedstaat gemäß den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und dieses Mitgliedstaats über den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers zur Durchführung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs berechtigt ist.	Keine Änderung (3) Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 jedem Güterkraftverkehrsunternehmer ausgestellt, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und der – in diesem Mitgliedstaat Fahrer gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften dieses Mitgliedstaats rechtmäßig beschäftigt oder Fahrer einsetzt, die ihm rechtmäßig als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt werden.
Artikel 4 Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 ersetzt - soweit es vorhanden ist - das von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellte Dokument, in dem bescheinigt wird, dass der Transportunternehmer zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt zugelassen ist. Sie ersetzt für die unter diese Verordnung fallenden Beförderungen auch die gemeinschaftlichen bzw. die unter Mitgliedstaaten ausgetauschten bilateralen Genehmigungen, die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung erforderlich sind. Keine Bestimmung	**Artikel 4** (1) Keine Änderung (2) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 bestätigt, dass der Fahrer des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Verkehr mit Gemeinschaftslizenz gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Niederlassungsmitgliedstaats berechtigt ist, das Fahrzeug in diesem Mitgliedstaat zu führen.

Artikel 5	Artikel 5
(1) Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.	Keine Änderung
(2) Die Mitgliedstaaten händigen dem Inhaber das Original der Gemeinschaftslizenz, das von dem Transportunternehmen aufbewahrt wird, sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund eines anderen Rechts, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag, zur Verfügung stehen.	Keine Änderung
(3) Die Gemeinschaftslizenz muss dem Muster in Anhang I entsprechen. In diesem Anhang ist auch die Verwendung der Gemeinschaftslizenz geregelt.	Keine Änderung
(4) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt. Sie darf von diesem nicht an Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss im Fahrzeug mitgeführt werden und ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.	Keine Änderung
ex-Artikel 6	(5) Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann erneuert werden.
Artikel 6	**Artikel 6**
Die Gemeinschaftslizenz wird für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt und kann erneuert werden.	ersetzt
Keine Bestimmung	(1) Die Fahrerbescheinigung gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.
Keine Bestimmung	(2) Die Mitgliedstaaten stellen dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz auf Antrag eine Fahrerbescheinigung für jeden Fahrer aus, der vom Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß den einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats rechtmäßig beschäftigt oder ihm als Arbeitskraft zur Verfügung gestellt wird. Mit

	der Fahrerbescheinigung wird bestätigt, dass der darin genannte Fahrer in dem ausstellenden Mitgliedstaat ein Fahrzeug im Auftrag des Inhabers der Gemeinschaftslizenz, dem die Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, führen darf.
Keine Bestimmung	(3) Die Fahrerbescheinigung muss dem Muster in Anhang III entsprechen; in diesem Anhang ist auch die Verwendung der Fahrerbescheinigung geregelt. Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Schritte, um die Fälschung von Fahrerbescheinigungen auszuschließen.
Keine Bestimmung	(4) Die Fahrerbescheinigung ist Eigentum des Güterkraftverkehrsunternehmers, der sie dem darin genannten Fahrer zur Verfügung stellt, wenn dieser Fahrer ein Fahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr mit einer dem Güterkraftverkehrsunternehmer erteilten Gemeinschaftslizenz führt. Eine beglaubigte Abschrift der Fahrerbescheinigung ist in den Geschäftsräumen des Güterkraftverkehrsunternehmers aufzubewahren. Die Fahrerbescheinigung ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen.
Keine Bestimmung	(5) Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird vom ausstellenden Mitgliedstaat festgelegt; sie beträgt höchstens fünf Jahre. Die Fahrerbescheinigung gilt nur, solange die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt wurde, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass der Güterkraftverkehrsunternehmer sie bei Wegfall dieser Bedingungen unverzüglich der ausstellenden Behörde zurückgibt.
Artikel 7	**Artikel 7**
Bei Vorlage eines Antrags auf Erteilung einer Gemeinschaftslizenz und spätestens fünf Jahre nach der Erteilung sowie im weiteren Verlauf mindestens alle fünf Jahre prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, ob der Transportunternehmer die Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 erfüllt bzw. weiterhin erfüllt.	(1)
Keine Bestimmung	(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats prüfen regelmäßig, ob die Bedingungen von Artikel 3 Absatz 3,

	unter denen eine Fahrerbescheinigung ausgestellt wurde, weiterhin erfüllt sind.
Artikel 8	**Artikel 8**
(1) Sind die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab.	(1) Sind die in Artikel 3 Absatz 2 beziehungsweise Absatz 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, so lehnen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Erteilung oder Erneuerung der Gemeinschaftslizenz beziehungsweise der Fahrerbescheinigung durch eine mit Gründen versehene Entscheidung ab.
(2) Die zuständigen Behörden entziehen die Gemeinschaftslizenz, wenn der Inhaber – die Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 nicht mehr erfüllt; – zu Tatsachen, die für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.	(2) Die zuständigen Behörden entziehen die Gemeinschaftslizenz beziehungsweise die Fahrerbescheinigung, wenn der Inhaber – die Voraussetzungen des Artikels 3 Absatz 2 beziehungsweise Absatz 3 nicht mehr erfüllt; – zu Tatsachen, die für die Erteilung der Gemeinschaftslizenz beziehungsweise der Fahrerbescheinigung erheblich waren, unrichtige Angaben gemacht hat.
(3) Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen gegen die Beförderungsbestimmungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Transportunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, insbesondere zeitweilig und/oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen. Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend die vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Zuwiderhandlung ist und über wie viele beglaubigte Abschriften er für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.	(3) Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen gegen die Beförderungsbestimmungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats dem Transportunternehmer, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, insbesondere zeitweilig und/oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen und Fahrerbescheinigungen aufheben. Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend die vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Zuwiderhandlung ist und über wie viele beglaubigte Abschriften er für seinen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr verfügt.
Keine Bestimmung	(4) Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen im Sinne eines Missbrauchs von Fahrerbescheinigungen können die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Güterkraftverkehrsunternehmers, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, – die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen aussetzen, – Fahrerbescheinigungen entziehen,

	– zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen auferlegen, um einen Missbrauch zu verhindern, – zeitweilig und/oder teilweise die beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz entziehen. Diese Sanktionen richten sich danach, wie schwerwiegend die vom Inhaber einer Gemeinschaftslizenz begangene Zuwiderhandlung ist.
Artikel 9 Die Mitgliedstaaten garantieren, dass jeder, der eine Gemeinschaftslizenz beantragt oder besitzt, gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm die Lizenz verweigert oder entzogen wird, Berufung einlegen kann.	**Artikel 9** (1) (2) Die Mitgliedstaaten garantieren, dass jeder Inhaber einer Gemeinschaftslizenz gegen die Entscheidung der zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, durch die ihm eine Fahrerbescheinigung verweigert oder entzogen wird oder die Ausstellung von Fahrerbescheinigungen zusätzlichen Bedingungen unterworfen wird, Rechtsmittel einlegen kann.
Artikel 10 Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission spätestens am 31. Januar jedes Jahres von der Anzahl der Transportunternehmer, die am 31. Dezember des vorangegangenen Jahres Inhaber einer Gemeinschaftslizenz waren, und von der Anzahl der beglaubigten Abschriften für die zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Fahrzeuge.	**Artikel 10** Keine Änderung
Artikel 11 (1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Verordnung und deren Überwachung. (2) Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats davon Kenntnis, dass eine Zuwiderhandlung gegen diese Verordnung von einem Transportunternehmer eines anderen Mitgliedstaats begangen wurde, so unterrichtet der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung	**Artikel 11** Keine Änderung Keine Änderung

festgestellt worden ist, hiervon die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats, und er kann die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ersuchen, die Zuwiderhandlung gemäß dieser Verordnung zu ahnden. (3) Bei schweren oder wiederholten leichten Verstößen gegen die Beförderungs-bestimmungen prüfen die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats die Einzelheiten der Anwendung der Sanktionen nach Artikel 8 Absatz 3 und unterrichten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlungen festgestellt wurden, von ihrer Entscheidung.	Keine Änderung
Artikel 12 Es werden aufgehoben: – die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76; – Artikel 4 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen den Mitgliedstaaten[8]; – die Richtlinie 65/269/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten[9]; – die Entscheidung 80/48/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Anpassung der Kapazität für den gewerblichen Güter-kraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten[10].	**Artikel 12** Keine Änderung
Artikel 13 Die Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 wird wie folgt geändert: 1. Der Titel erhält folgende Fassung: "Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für	**Artikel 13** Keine Änderung

[8] ABl. L 48 vom 22.2.1975, S. 31; Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/224/EWG (ABl. L 103 vom 23.4.1991, S. 1).

[9] ABl. 88 vom 24.5.1965, S. 1469/65; Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 85/505/EWG (ABl. L 309 vom 21.11.1985, S. 27).

[10] ABl. L 18 vom 24.1.1980, S. 21.

bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr". 2. Artikel 1 erhält folgende Fassung: "Artikel 1 (1) Die Mitgliedstaaten liberalisieren unter den in Absatz 2 festgelegten Bedingungen die im Anhang aufgeführten internationalen Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr oder im Werkverkehr aus und nach ihrem eigenen Hoheitsgebiet oder im Durchgang durch ihr eigenes Hoheitsgebiet. (2) Leerfahrten im Zusammenhang mit den im Anhang aufgeführten Beförderungen werden von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen sowie allen Beförderungsgenehmigungen befreit." 3. Anhang II wird gestrichen; Anhang I erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.	
Artikel 14 Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen mit.	**Artikel 14** Keine Änderung
Artikel 15 Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft. Sie gilt ab dem 1 Januar 1993. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.	**Artikel 15** Keine Änderung
Anhang I	Keine Änderung
Anhang II	Keine Änderung
Keine Bestimmung	Anhang III

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

2. HAUSHALTSLINIE(N)

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel

Einführung einer gemeinschaftsweit einheitlichen Bescheinigung, anhand deren Kontrollberechtigte der Mitgliedstaaten das Vorliegen eines ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern prüfen können, die Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr führen.

4.2 Dauer und Bestimmungen über eine eventuelle Verlängerung

Unbefristet

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Obligatorisch/nichtobligatorisch

Nichtobligatorische Ausgaben.

5.2 Getrennte/nichtgetrennte Mittel

5.3 Betroffene Einnahmen

Entfällt

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Verwaltungsausgaben (Teil A des Haushaltsplans)

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Verhältnis zwischen Einzel- und Gesamtkosten)

Siehe Nummer 10. Jährliche Verwaltungsausgaben.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. Euro (zu jeweiligen Preisen)

Aufschlüsselung	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Gesamt
Gesamt							

7.3 In Teil B des Haushalts aufgenommene operationelle Ausgaben für Studien, Sachverständige usw.

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. Euro (zu jeweiligen Preisen)

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Gesamt
– Studien – Sachverständigensitzungen[11] – Information und Veröffentlichungen							
Gesamt							

[11] Ausgaben, die den Kriterien der Mitteilung der Kommission vom 22.4.1992 (SEK(1992) 769) entsprechen.

7.4 Zeitplan für Verpflichtungsermächtigungen und Zahlungsermächtigungen

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. Euro (zu jeweiligen Preisen)

	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Gesamt
Verpflichtungs-ermächtigungen							
Zahlungsermächtigungen							
Jahr n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 und Folgejahre							
Gesamt							

8. Betrugsbekämpfungsmassnahmen

Entfällt

9. Angaben zur Kosten-Wirksamkeits-Analyse

9.1 Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppen

Entfällt

9.2 Begründung der Maßnahme

Entfällt

9.3 Überwachung und Bewertung der Maßnahme

Entfällt

10. Verwaltungsausgaben ((Einzelplan III, Teil A des Haushaltsplans)

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsressourcen ist an die Mittel gebunden, die der für die Maßnahme zuständigen Generaldirektion bewilligt wurden.

10.1 Auswirkungen auf die Zahl der Bediensteten

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der GD bzw. des Dienstes	zusätzliches Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C	0,1		0,1		unbefristet
Sonstiges Personal						
Gesamt		0,1		0,1		

10.2 Gesamtkosten für nicht zusätzlich beschäftigtes Personal

in Euro

	Beträge	Berechnungsweise
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstiges Personal (mit Angabe der Haushaltslinie)	10.800	0,1 x 108.000 (je Beamter), Gruppen A1, A2, A4, A5 und A7
Gesamt	10.800	

Bei befristeten Maßnahmen entsprechen die angegebenen Beträge den Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme; bei unbefristeten Maßnahmen werden die Kosten für 12 Monate angegeben.

10.3 Durch die Maßnahme bedingter Anstieg anderer Verwaltungsausgaben

in Euro

Haushaltslinie (mit Bezeichnung)	Beträge	Berechnungsweise
Gesamt		

Bei befristeten Maßnahmen entsprechen die angegebenen Beträge den Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme; bei unbefristeten Maßnahmen werden die Kosten für 12 Monate angegeben.

FOLGENABSCHÄTZUNG AUSWIRKUNGEN DES RICHTLINIENVORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG KLEINER UND MITTLERER UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORSCHLAGS

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten

DOKUMENTENNUMMER

VORSCHLAG

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

   In Ermangelung einer einheitlichen Urkunde, die die Ordnungsmäßigkeit des Beschäftigungsverhältnisses bescheinigt, ist es für die Kontrollberechtigten beinahe unmöglich festzustellen, ob der Fahrer eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedstaat berechtigt ist, das Fahrzeug nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Güterkraftverkehrsunternehmer niedergelassen ist, zu führen. Dies hat zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung und infolgedessen in breitem Umfang zu einem regelwidrigen Einsatz von Fahrern geführt. Die Einführung einer gemeinschaftsweit einheitlichen Urkunde in Form einer Fahrerbescheinigung wird es den Kontrollberechtigten der Mitgliedstaaten ermöglichen, das Vorliegen eines ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnisses von Fahrern wirksam zu prüfen, die Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in der Gemeinschaft führen. Die Fahrerbescheinigung wird von einem Mitgliedstaat gemäß seinen einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ausgestellt.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist von dem Vorschlag betroffen?

   – Betroffene Sektoren

Von dem Vorschlag sind Güterkraftverkehrsunternehmen betroffen, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf dem Gebiet der Gemeinschaft durchführen.

   – Größe der Unternehmen (Grad der Konzentration kleiner und mittlerer Unternehmen)

Laut den letzten verfügbaren Statistiken werden je Güterkraftverkehrsunternehmen in der Europäischen Union durchschnittlich 3,3 Personen beschäftigt. Die Mitgliedstaaten mit der höchsten durchschnittlichen Zahl von Beschäftigten je Unternehmen sind die Niederlande (12), Luxemburg (10) und Österreich (9), während Italien und Spanien (1,8) die niedrigsten Zahlen aufweisen. In Italien ist jeder Zweite in der Branche selbstständig tätig.

– Geographische Konzentration dieser Unternehmen in der Gemeinschaft

Güterkraftverkehrsunternehmen sind in allen Mitgliedstaaten niedergelassen. Die oben genannten Zahlen belegen, dass die Durchschnittsgröße der Unternehmen schwankt, und sie zeigen ebenfalls deutlich, dass Güterkraftverkehrsunternehmen im allgemeinen sehr klein sind.

3. Welche Verpflichtungen ergeben sich aus dem Vorschlag für die Unternehmen?

Diejenigen Güterkraftverkehrsunternehmen, denen eine Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 erteilt wurde, müssen für die von ihnen im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrer eine Bescheinigung der zuständigen Behörden einholen.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen des Vorschlags

– auf die Beschäftigung

Es werden positive Beschäftigungswirkungen erwartet, da der zur Zeit - (weit verbreitete) rechtswidrige Einsatz von Fahrern dank dieser neuen Verordnung gestoppt werden dürfte.

– auf Investitionen und Unternehmensgründungen

Vernachlässigbar

– auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Die Mitgliedstaaten und Unternehmen haben sich sehr besorgt über die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen geäußert, die der regelwidrige Einsatz von Fahrern auf die Unternehmen hat. Es ist zu erwarten, dass der Vorschlag diese Wettbewerbsverzerrungen ausschaltet.

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen u.ä.)

Der Güterkraftverkehr wird im allgemeinen von kleinen und mittleren Unternehmen beherrscht, in einigen Mitgliedstaaten sogar von selbstständigen Fahrern. Der Vorschlag trägt der besonderen Situation selbstständiger Fahrer Rechnung, insoweit die neu eingeführte Fahrerbescheinigung nicht erforderlich ist, wenn der Fahrer mit dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz identisch ist.

KONSULTATION

6. Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden, und ihre wesentlichen Auffassungen

Der Sektor wurde auf dem Weg über die Sozialpartner intensiv konsultiert. Die Sozialpartner sind innerhalb des „Ausschusses für den sektoralen Dialog im Straßenverkehr“ organisiert, in dem die IRU (International Road Transport Union) und die ETF (European Transport Workers‘ Federation) und deren zahlreiche nationale Mitglieder vertreten sind. Die Sozialpartner haben die vorgeschlagene Verordnung ausdrücklich begrüßt und sich für eine rasche und einheitliche Einführung der Fahrerbescheinigung ausgesprochen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333